ARIPI ROMÂNEȘTI



Director: Comandor a
AL. DEMETRES

A

NOEMBRIE 1943
NUL III, Nr. 51

INAINTE DE MARELE SALT AL MISIUNII

LEI 20

„ARIPI ROMANEȘTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDREESCU și GION.

Costul abonamentelor: întreprinderi, fabrici, instituțiuni de Stat și particulare, de sprijin: dela lei 5000, obișnuite: lei 1500 anual. Pentru particulari: lei 480 anual. Un exemplar lei 20.

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9- înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită în ziua de 25-X-943.

Omagiu!

'Se găsesc în structura oricărui popor — într'o proporţie mai mare sau mai mică — elemente cari, prin constanţa unei atitudini şi a unei îndeletniciri lipsită de materialism, formează nucleul generos, eroic şi sublim, constituind panaşul strălucitor al neamului!

Sunt sburătorii, acei fii care se înscriu dela începutul tinereţii lor în tagma unei meserii grele şi încă plină de riscurile neprevăzutului şi în care cea mai mică neatenţie sau o banală greşală de manevră se plăteşte — din nenorocire — de multe ori cu viaţa!..

Să-ţi legi soarta şi idealul ei — liber şi nesilit — de o atare rigiditate şi cu astfel de perspective, încă din timp de pace şi la o vârstă când nimeni nu se poate lăuda cu oboseala vieţii; să renunţi voluntar — atunci când n'ai mai mult decât 18-19 ani — la plăcerile unui traiu tihnit şi la toate acele bunătăţi pe care materialismul şi dorul de ajungere îl pun la dispoziţia tuturor; să nu ai siguranţa zilei de mâine — dar posibilitatea de a pierde totul — constituie fără îndoială un contract pe care puţini sunt în măsură să-l semneze şi încă mai puţini care să-l respecte până la sfârşitul carierii lor.

Aşa cum odinioară a te fi făcut artist dramatic constituia o ruşine pentru familiile interesate şi o parte din marele public, a dori să devii aviator, în afară de faptul că întâmpinai o năstruşnică împotrivire din partea părinţilor — pe atunci aceştia nu tolerau emanciparea timpurie a progeniturilor lor — dar era taxat deadreptul nebunie.

Astăzi — din fericire — mentalitatea tuturor s'a schimbat, concepţiile au evoluat, aviaţia a făcut progrese formidabile şi a dori să devii — din timp de pace — aviator, nu mai găseşti nici opoziţii şi nici epitetele nepotrivite de altă dată! Lumea a început să admire pe sburători, să le înţeleagă idealismul şi să le preţuiască sacrificiile!

Astăzi, cel care sboară efectiv — adică practică zi de zi această spinoasă, dar nobilă meserie — este privit cu respect şi admiraţiune şi oricât de tânăr ar fi el, nu poţi să nu apreciezi faptul că într'o lume, în care a aduna bani şi a face „carieră" — prin muncă dârză sau... strecurare uşoară — înseamnă totul, se găsesc totuşi şi elemente care se leapădă de omenesc şi se dăruiesc din convingere şi pasiune riscurilor creatoare, în timp de linişte salvatoare, adeseori, în timp de războiu.

Sburătorii României fac parte din această restrânsă categorie! Crescuţi în înalta tradiţie a marilor înaintaşi şi maeştrii în arta sborului — printre care citez pe Mircea Zorileanu, Aurel Vlaicu, Caranda, Poly Vacas, Protopopescu, Nicu Capşa şi Gheorghe Negrescu — apostolii şi creatorii unei meserii însuşită fără ajutorul profesorilor, deci fără acea siguranţă pe care o aduce astăzi faimoasa dublă comandă; făuriţi de instructori de pilotaj de talia unor sburători ca Rotaru, Mitică Teodorescu, Naidinescu, Iliescu-Mitralieră, Stâlpeanu — toţi aşi din răsboiul mondial trecut; conduşi în noua viaţă de sufletul şi părinteasca grije a unor şefi ca Popovici Andrei, Beroniade, Gh. Negrescu, Fotescu, Sever Plăiniceanu, Ion Stoicescu şi Constantin Argeşanu, la limpezimea de judecată şi la omenescul cărora găseai în tot momentul şi sprijin şi îndrumare şi mângâiere, tinerii sburători de azi ai României, acei cari luptă acolo departe pe front sau ne păzesc în interior oraşele şi bogăţiile ţării, au stârnit admiraţia poporului românesc, elogiul aliaţilor noştri şi respectul celor care ne-au fost întotdeauna duşmani!

Şi cum să nu fie aşa, când urmăriţi de neîncrederea necunoscătorilor sau celor lipsiţi de bună credinţă, sburătorii români au atacat din primele clipe una din cele mai formidabile aviaţii din lume, marcând dela începutul încleştărilor aeriene victoriile ştiute din 22—23 şi 24 Iunie 1941?

Lovitura pe care mica aviaţie română a dat-o din primul moment duşmanului cotropitor este asemuitoare cu pietricica praştiei lui David repezită în fruntea colosului Goliat!

De atunci sunt mai bine de doi ani! Glorioasa oştire română luptând într'o camăraderie sinceră şi leală cu puternica armată germană, a străbătut şi cucerit spaţii imense inamice, punând astfel la adăpostul unei mari distanţe ţara noastră şi restul Europei, de ororile şi nenorocirile pe care le aduc luptele date pe teritoriu propriu. Ar trebui să fii rău voitor, de rea credinţă sau clevetitor din obişnuinţă pentru a refuza să admiţi şi să înţelegi că tihna de care cei dinapoi se bucură din plin azi, este datorită bărbăţiei şi jertfelor acestor ostaşi de luptă pe câmpiile bolşevice pentru liniştea noastră şi existenţa însăşi a neamului românesc! Sburătorii României, atât de tineri şi bravi, dar totuşi neasemuit de modeşti, luminează calea sau acoperă manevrele armatelor noastre, făcând să tresară de bucurie sau nădejde inimile ostaşilor noştri oridecâteori, în sbor razant sau la mii de metri înălţime, crucea strămoşească — semnul sfânt al aviaţiei noastre — trece biruitoare pe deasupra capetelor lor!

I-am vizitat aproape încontinuu pe aceşti viteji ai aerului românesc. Recent m'am aflat în mijlocul corpului aerian român ce luptă pe Nipru. Am trăit câteva zile pe aerodroamele lor, în barăcile şi paturile lor de lemn suprapuse şi am stat cu ei împreună în acelaş şanţ ori de câte ori eram atacaţi de bombardierele sau vânătoarea rusească.

I-am văzut pe sburătorii noştri în timpul acestei înteţite ofensivă bolşevică, venind şi plecând în misiune cu aerul cel mai natural din lume. Nu am citit pe figurile lor nici îngrijorare faţă de puhoiul rusesc, nici oboseala unui trai lipsit de comodităţile care ne sunt nouă, celor din interior, aproape indispensabile şi nici săturaţi de un impresionant număr de misiuni la inamic, pe cari ei le efectuează necontenit în aceste zile de toamnă fie că ele sunt splendide, fie că sunt mohorîte, neprietenoase!

Îi văd pe cei dela bombardament plecând în cârdul de cocori să arunce tonele de fier şi foc asupra inamicului, a masărilor lui de trupe sau pentru a le distruge

(4)

CENTENARUL ARTILERIEI







1 Şcoala de artilerie, geniu şi marină în 1913

2 Marele Rege Carol I, organizatorul Artileriei Române

3 Atelagiu de artilerie în 1873

4 Artileria în marş, 1877

5 Bateria „Elisabeta" la Calafat, 1877





OMAGIU!



organizaţiile de războiu din interior. Ii văd atacaţi — de jos cu tunurile antiaeriene şi din înaltul cerului de către vânătorii aerieni vrăjmaşi — şi totuşi, strângându-şi rândurile, continuând sborul spre inamic însufleţiţi de o singură dorinţă, de un singur gând: îndeplinirea misiunei!

I-am urmărit pe cei dela asalt, tineri, dar bravi fără de pereche, plecând în sbor fulgerător în atacul trupelor cu mitralierele şi bombe — misiune delicată şi care cere echipajului dârzenie şi sânge rece — sburători, cari după îndeplinirea misiunii lor ucigătoare au încă energia de a îndeplini şi pe aceia a vânătorului aerian!

Ii ştiu pe impetuoşii sburători dela formaţiunile de Stuka româneşti, specialitate nouă pentru ei, în care astăzi însă excelează, spre admiraţia însăşi a celor care au creiat-o.

Ii văd pe cei dela recunoaşterea terestră şi maritimă — aceşti modeşti, tăcuţi dar minunaţi sburători — brăzdând cerul vrăjmaş în toate direcţiile, aducând preţioasele lor documente orale sau fotografice, precum pe toţi aceia dela transporturi militare şi unităţi de legătură, cari neîncetat fac cărăuşia aeriană atât de necesară operaţiunilor, *cu toţii* intrând în categoria acelei glorii mute, necunoscută publicului, însă apreciată de luptătorii depe front!

Le ştim cu toţi bravura şi elanul celor dela vânătoare, gata pentru orice misiune de atac — dar şi pentru orice jertfă — adevăraţi îngeri păzitori ai echipagiilor de bombardament şi recunoaşteri!

Şi astfel, distrugând rezervele, sdrobind rezistenţe, luminând calea sau susţinând memorabilele atacuri ale sfintei armate române, tinerii noştri sburători, cavaleri fără de frică şi fără de prihană — s'au luptat şi se luptă cu o bravură de legendă, învingând întotdeauna, adeseori prin sângerare, de multe ori cu sacrificiul vieţii lor.

Invăluiţi în armura rară a unor suflete de elită, necunoscând ce este teama, oboseala sau necazul, sburătorii României au făcut — cu măestria şi cu paserile lor de oţel — zid înalt între front şi cei rămaşi acasă, zidul tihnei, la adăpostul căruia o ţară întreagă îşi poate depăna liniştită activitatea ei.

Sburătorii României — şi împreună cu ei toţi ostaşii români — poartă cu cinste acolo tricolorul românesc, dând glorioase lupte, cu tot elanul, cu toată ardoarea şi cu toată forţa morală a celor ce-şi apără: „sărăcia şi nevoile şi neamul"?

Dela sublocotentul aviator Bucur, ardelean de origină — care primul în 1918 a intrat în plin cu Farmanul său într'un avion vrăjmaş, după ce doborîse un altul — până la fapta tinerilor Claru şi Anastasescu cari au făcut la fel, este loc de atâta preţuire pentru sburătorii români, pentru curajul şi faptele lor, încât nimănui dintre cei dela adăpostul liniştit de acasă, nu îi mai este îngăduit să nu înţeleagă şi să nu priceapă tainica legătură sufletească ce uneşte într'un tot un echipaj şi nici ce înseamnă iureşul din înaltul cerului, al vânătorului aerian care-şi atacă inamicul!

Nu găsesc o mai bună încheiere a modestului meu omagiu adus sburătorilor români, decât citând câteva strofe dintr'o odă închinată lor de către un poet cu suflet, George Buznea:

Cinstiţi-i pe cei cari sboară
Deasupra moşiei române!
Ei leagă pământul cu cerul
Urzind România de mâine
Şi duc fanioanele noastre
Spre soarta ce în veci ne-o doream.
Căci saltul ce-l fac în eteruri
E saltul întregului neam!

Cinstiţi-i pe cei cari sboară!
Cinstiţi-i solemn pe eroi!
Din mândra falangă din zare
Nu ştim ce-o veni înapoi...
Ştim însă, că drumul ce-l urcă
Prin nouri armatele sfinte,
E drumul cel unic pe care
Păşeşte-un popor înainte!

Cinstiţi-i pe cei ce coboară
Sdrobiţi sub aripi la pământ!..
In massa de carne informă
E-un trup de martir şi de sfânt!
Şi 'n sângele roş ce pătează
Rănita aripă de fier
O altă aripă, enormă,
Muiava-şi avântul spre cer!

C-dor **AL. DEMETRESCU**

CENTE



Cu prilejul împlinirii unui veac de la creiarea artileriei române, datoria noastră este să ne gândim în primul rând la bravii tunari care şi-au sacrificat viaţa pentru apărarea patriei.

Jertfa lor nu a fost zadarnică şi ea face să se oglindească în fapte, căci prin aceasta jertfă, scumpa noastră Ţară îşi are pagina ei de glorie.

Dragi tunari, vă urez ca şi de aici înainte să fiţi întotdeauna la înălţimea înaintaşilor voştri.

Mihai





In plină tragere... (S.M.P.)



O poză lângă tun (S.M.P.)



Artileria grea română gata de înaintare (S.M.P.)

SALUTUL AVIAŢI

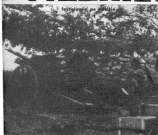
DE GENERAL AVIATOR DE ESCADR GHEORGHE JIENESCU, MINISTRU SUBSECRETAR DE STAT AL AERULU

Comemorarea împlinirii a 100 ani dela înfiinţarea primei baterii de Artilerie modernă a Ţării româneşti este un fericit prilej pentru toţi tunarii antiaerieni şi sburători să sărbătorească acest eveniment şi să recunoască glorioasei arme „ARTILERIA", contribuţia ei la creearea şi desvoltarea de azi a Artileriei Antiaeriene.

Fericit popas de meditaţie pentru armele tinere, azi când neamul românesc, cu preţul sângelui celor mai buni fii, îşi apără hotarele, fiinţa şi trecutul său sbuciumat, dar glorios.

Indemn şi meditaţie pentru a cunoaşte ceiace înseamnă continuitate în munca perseverentă, puterea şi respectul tra

ARUL
RTILERIEI


Instalarea pe poziție (S.U.P.)


A. de mare calibru la poziție de tragere



CINSTIM ÎN PLIN RĂZBOIU DE APĂRARE A PATRIEI, ÎN BUBUITUL TUNURILOR ȘI CU FAȚA LA INAMIC, ÎMPLINIREA ÎNTÂIULUI CENTENAR DELA RENAȘTEREA ARTILERIEI ROMÂNE.

ÎN CEASURILE HOTĂRÎTOARE ALE LUPTEI CE PURTĂM, FAPTELE DE ARME SĂVÂRȘITE DE ARTILERIA NOASTRĂ MERITĂ TOATE LAUDELE PATRIEI.

BRAVURA ȘI DISCIPLINA TUNARILOR, PREGĂTIREA ȘI VIRTUȚILE OFIȚERILOR LOR, PRICEPEREA ȘI DESĂVÂRȘIRILE TEHNICIENILOR, AU ADUS GLORIOASELOR DRAPELE ALE ARTILERIEI ROMÂNEȘTI, ADMIRAȚIA ALIAȚILOR ȘI RESPECTUL ADVERSARILOR.

TUTUROR TUNARILOR DIN ARTILERIA DIVIZIONARĂ, DE MUNTE ȘI CĂLĂREAȚĂ, ARTILERIA GREA, ARTILERIA ANTICAR ȘI ANTIAERIANĂ, CELOR DIN ARTILERIA DE COASTĂ ȘI DE MARINĂ, CA ȘI TUTUROR COLABORATORILOR LA GLORIA NEPIERITOARE A ACESTEI ARME, LE TRIMIT ASTĂZI UN GÂND CALD DE RECUNOȘTINȚĂ ȘI DE MULȚUMIRE, ÎNCHINÂNDU-MĂ CU PIOASĂ SMERENIE ÎN FAȚA AMINTIREI CELOR CARI ȘI-AU SFINȚIT DATORIA DE LUPTĂTORI, PRIN ÎNSĂȘI JERTFA VIEȚII LOR PENTRU LIBERTATEA, NEATÂRNAREA ȘI ÎNĂLȚAREA PATRIEI ȘI NEAMULUI.

MAREȘAL ANTONESCU



diției în desvoltarea și gloria unei arme.

Două din ramurile Aviației — Aviația de Informație și Aviația de bombardament — își datoresc desvoltarea lor — în cea mai mare măsură:

— nevoilor cooperării cu artileria în câmpul tactic, nevoi de ordin informativ, control și reglaj de tir;

— cooperare directă în luptă, prin foc, suprapunând, completând și prelungind focul Artileriei.

Desvoltarea rapidă a Aviației și preponderența factorului aerian în conducerea și execuția răsboiului, a făcut ca în paralel să se desvolte, în acelaș ritm, și arma Artileriei Antiaeriene, ca element component al armei aerului, desprinsă din trupul armei „ARTILERIEI" condusă, educată și instruită prin generozitate paternă, până la trecerea ei în „AERONAUTICĂ", unde și-a căpătat maturitatea și s'a impus ca armă de sine stătătoare, de aceiași importanță și desvoltare ca sora ei mai mare.

Artileria a dat Aviației, cât și Artileriei Antiaeriene — cu toată generozitatea —, primele ei cadre, educate și formate în respectul tradiției, al sobrietății morale, profesionale și cultul jertfei.

A pus generos în slujba creărei și desvoltărei Aviației primele ei cadre, atrase de pasiunea sborului și de puterea jertfei.

Procentul cel mai mare de piloți, observatori și cadrele superioare de conducere luminată, au fost date de Artilerie, din fiii ei cei mai aleși.

Proporția de jertfe a aviatorilor artileriști în slujba și desvoltarea de azi a Aviației, este deasemenea impresionantă.

Imi fac o pioasă datorie a o aminti și azi, pentru că prin jertfa lor s'au înălțat și desvoltat Aripile Românești.

Tradiția glorioasă a Artileriei și spiritul ei de jertfă, transmise Artileriei Antiaeriene și generației tinere de ofițeri A.A. — au făcut ca unitățile de Artilerie Antiaeriană să se acopere de glorie — în primele linii — în bătălia dela Odesa, Sevastopol, Caucaz, Cotul Donului și Stalingrad. — Jertfele Artileriei Antiaeriene sunt demne de jertfele sorei mai mari, și-i cinstesc trecutul.

Sburătorii și Tunarii Antiaerieni iau parte cu sufletul și recunoștința lor la sărbătoarea centenarului „ARTILERIEI" care a pus piatra de temelie la înființarea și desvoltarea „ARTILERIEI ANTIAERIENE" și „AVIAȚIEI".

Mulțumire și admirație pentru tradiția glorioasă, de azi și de totdeauna a „ARTILERIEI".



Adj. maj. av. NEGRU NICOLAE

IL văd parcă și acum! Frumușel, foarte simpatic, cu o educație care depășea cu mult pe aceia a gradului său, mi s'a prezentat într'o dimineață din primăvara anului 1940, mutat în flotila pe care o comandam pe atunci.

Făcuse școala la bimotoare și se afirmase ca un strălucit pilot de bombardament.

L-am repartizat la grupul de avioane Los, de sub comanda comandorului Stănescu. Avion greu de pilotat, pentrucă nu ierta greșeală și nici o clipă de neatenție, avion ce nu putea fi condus decât de elemente dârze, încercate și sănătos dotate.

A făcut prima campanie în această unitate și nu a fost misiune grea la care să nu participe. S'a purtat ca un brav, într'o unitate din care destoinicia și omenescul comandantului de grup închegase un *tot* sufletesc între ultimul servant și cel mai mare în grad!

Adjutantul major Negru Nicolae, cu temeinica lui pregătire profesională, cu o excelentă și permanentă bună dispoziție exteriorizată în suflet, în mișcări și în veșnicul lui zâmbet, devenise curând fala subofițerilor din flotilă, nădejdea sburătorilor din grup!...

Plecat într'o misiune de bombardament în ziua de 21 Septembrie 1943, a fost atacat de aviația de vânătoare rusească. Copleșit de număr — după o eroică luptă — a fost doborît. Din avionul lui s'au desprins 2 parașute. Făcea echipaj cu Lt. Tănăsescu Vasile, serg. Craiu Laurențiu și cap. Rădulescu Dumitru. Cine a scăpat, doar sfârșitul războiului ne va putea spune! Poate că n'au fost numai 2 parașute; poate au fost patru... Ii dorim pe toți în viață și în mijlocul nostru, așa precum îi așteptăm pe toți aceia asupra cărora stăruie o îndoială și o speranță: Ioan Gheorghe, Geta Antonescu, Negru, Florin Teodorescu și atâția alții!...

D.

Adj. șef av. ZAHARCU EFTIMIE



Original din Basarabia (Soroca)
— Trei campanii
— Peste 60 misiuni
— 2 victorii aeriene
— decorații:
Virtutea Aeron. cu 1 baretă
Crucea de fier cl. II-a

O MISIUNE!...

IN ziua de 21 Oct. 1943 a venit din nou rândul în alarmă, escadrilei căpitanului aviator Ion Gheorghe!

Toți sburătorii unității sunt la aerodrom adunați la postul de comandă — un bordeiu, jumătate în pământ însă suficient de încăpător — așteptând comunicarea misiunei ce vom avea de efectuat. Intre timp, se fixează echipagiile și locul fiecăruia în patrulă.

Eu sunt — ca de obiceiu — extremă stângă la o patrulă de 5 avioane!... Parcă ași vrea să-mi schimb azi locul, dar zâmbetul blajin al domnului căpitan mă oprește să solicit alte ordine...

Un sbârnâit la telefon: Ordinul de misiune și în el ordinul de decolare. Suntem mulțumiți cu toții, căci ni s'a dat un obiectiv cunoscut, unde am mai fost în două rânduri și nu am avut nici o reacție din partea artileriei antiaeriene vrăjmașe.

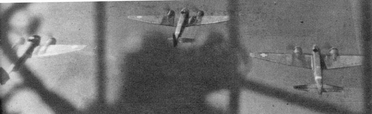
Decolarea la ora 11,15. Cocoțați în Ju-urile noastre — atât de nervoase, dar credincioase — ne îndreptăm către start, ne luăm zborul și după o ochire lungă a aerodromului — în care timp ne întruchipăm formația — ne îndreptăm spre inamic într'un urcuș continuu.

E foarte cald! Fac echipaj cu dl. Sub.-Lt. Iliescu L. — șef de bord și observator — serg. Cihodaru Dumitru radio telegrafist, iar trăgător la mitralieră pe serg. Creangă.

In aripa dreaptă a patrulei — tot extremă ca și mine — zăresc avionul bunului meu camarad, adj. Niță Vasile, având șef de bord pe dl. Sub.-Lt. Marinescu, Submaestru II Perju Aurel și serg. maj. Radu Ioan.

Am trecut de mult Niprul și ne îndreptăm acum — la înălțime destul de mare — către obiectiv, strângând din ce în ce mai mult formația. Știm că domnului căpitan Ioan Gheorghe — capul patrulei noastre — îi va râde inima când telegrafistul dela bordul avionului său îi va comunica cuvântul: „buchețel“! Asta înseamnă că suntem cu toții grămadă și nu este nici unul izolat, rămas în urmă de formație pentru a fi pradă sigură vânătorului aerian vrăjmaș! Ne iubește mult domnul căpitan al nostru! Bun șef, strajnic pilot și atât de sincer și prietenos în orele de repaus! Il iubim mult, pentru că știe să ne vorbească și își cunoaște atât de bine meseria!...

MEDAL



Suntem aproape de obiectiv. Se deschid trapele de unde vor fi asvârlite bombele noastre. Caut să ţin avionul meu cât mai aproape de formaţie, când, dinspre stânga apar 5 Jakuri ruseşti! Anunţ observatorul şi-mi pune lansarea „pe picaj“! Toţi sunt la mitraliere; nicio vorbă, numai ochii ni se rotesc în toate părţile!

La un moment dat începe răpăitul mitralierelor! Planurile mele — lovite de proectilele vrăjmaşe — încep să „înflorească“, cum spunem noi rupturilor... Sunt lovituri de tun pe cari le simt şi în lansatorul de bombe! Motorul drept îmi este atins: Curge apa şi uleiul! Merg înainte când — în secunda următoare — zăresc pe aripa dreaptă a patrulei o flacăre imensă, urmată de o explozie: sărise în aer avionul camaradului meu Adj. Niţă... Văd bucăţi din avionul său prăvălindu-se spre pământ; un nod mi se pune în gât şi fac o cruce! Dumnezeu să-l odihnească şi să-l primească în rândul drepţilor, căci a fost om bun şi a murit ca un erou!

Nu mai aud însă mitralierele dela bordul avionului meu! Ce s'o fi întâmplat cu ai mei? Aud însă pe d. S-Lt. Iliescu care-mi ordonă să „degajez“ imediat, pentru că avem toate mitralierele — ca naiba — anreiate...

Pic cu motoarele în plin, cu toţi vânătorii ruşi grămadă după mine. Citesc la indicatorul de viteză: 800 km. pe oră! Avionul ţine încă! Observatorul şi telegrafistul sunt lângă mine — mitralierele noastre au amuţit — şi-mi arată cum să mă feresc, prin manevra avionului, de atacatori, pe cari reuşesc să-i las în urmă datorită vitezei de bolid ce aveam. Doar unul singur mai se ţine scai de mine. Vrea neapărat o victorie!...

Pic mereu şi redresez la un metru de pământ! Rusul e mereu în spatele meu şi trage cu toate armele în avionul meu. Proiectilele lui nu mai mă ating — se vede că nu poate ochi bine — şi după încă 30-40 km. se lipseşte de victorie şi... mă lasă în pace.

Scăpat, arunc ochii la aparatele de bord: temperatura motorului drept — la ulei şi apă — mult ridicată. Il opresc şi pun elicea „în drapel“, adică în poziţia de a nu frâna la înaintare.

Aproape de Nipru, motorul stâng îşi stinge şi el încet viaţa... Reuşesc totuşi să trec marele fluviu şi să aterisez pe o mirişte. In ultima manevră, comanda aripioarelor — probabil retezată de vre-un proectil şi care se ţinuse până atunci în câteva fire — se rupe... Ating pământul cu planul drept, într'o viteză de 260 km. pe oră... Sunt aruncat dela locul meu şi am norocul — măcar că e a doua oară — să mă aleg cu nasul crăpat în două!...

Suntem culeşi — toţi din echipaj — de o căruţă care ne duce la spitalul din Krivoi-Rog şi apoi expediaţi cu o maşină la unitate spre bucuria camarazilor cari ne credeau pierduţi!

Aici aflăm cu durere că avionul iubitului nostru comandant, căpitanul aviator Ion Gheorghe, nu s'a mai întors din misiune! Lovit de un proectil vrăjmaş, avionul său a luat foc! Din el s'au desprins — în teritoriul inamic — numai 2 paraşute...

Ne rugăm lui Dumnezeu ca în una să fi fost şi el!...

Adj. şef av. EFTIMIE ZAHARCU

OANE



Adj. av. Niţă Vasile

Cronica războiului aerian

de ROMULUS SEIŞANU

— OPERAŢIILE DINTRE 15 OCTOMBRIE — 1 NOEMBRIE 1943 —

In cursul lunei Octombrie 1943 au fost doborite pe frontul din Răsărit, 1500 de aparate sovietice; iar pe frontul din Pacific, după comunicările oficioase japoneze un număr de aproape 700 de aparate americane, — majoritatea bombardiere grele.

Dacă mai punem la socoteală şi celelalte pierderi ce le-au suferit în cursul aceleeaşi luni aviaţiile beligeranţilor pe fronturile din Europa, din Extremul Orient şi de-asupra spaţiilor maritime (oceanele Atlantic, Pacific, Indian, Ingheţat de Nord şi mările anexe), prin lupte aeriene, prin focul artileriei antiaeriene, sau prin accidente, numărul total al avioanelor distruse în cursul lunei Octombrie a. c., ar fi de circa 5000 de aparate. S'a mai anunţat de d. Roosevelt, preşedintele Statelor Unite, cu prilejul zilei marinei de război, că flota nord americană, compusă din 700 de vase de diferite tipuri, dispune de 20.000 de avioane.

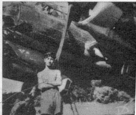
Ca să ne dăm întru câtva seama de valoarea acestor cifre sau mai bine zis de desvoltarea cantitativă a armei aviaţiei, vom reaminti câteva date de ordin statistic publicate in ajunul războiului mondial, în vara anului 1939, de către ministerele aerului Marei Britanii, Franţei şi Germaniei. După aceste date iată care a fost repartiţia forţelor aeriene între cele trei state; 4800 de avioane, Germania; 1500 de avioane, Marea Britanie şi 1500 de avioane, Franţa.

In ce priveşte aviaţia U. R. S. S. din ajunul războiului, ea a totalizat în 1937, după calculele anglo-americane şi germane, 6000 de unităţi, — această cifră a reprezentat efectivele bugetare de avioane, care trebuiau să existe, dacă toate unităţile dispuneau de numărul lor bugetar de avioane de prima linie.

Mareşalul Voroşilov, în calitate de comisar al războiului, a declarat în expunerea ce a făcut-o în ziua de 13 Martie 1939 în faţa membrilor Congresului partidului comunist, că „armata aerului" în comparaţie cu aceea din 1934, a sporit efectivele sale cu 138 %, adică a devenit aproape cu de două ori şi jumătate mai importantă; iar parcul de avioane a sporit cu 130 %, adică mai mult decât dublu".

Aşa dar, aviaţia sovietică a dispus în Martie 1939 de cel puţin 8000 de aparate de diferite categorii, mai mult decât toate celelalte mari puteri.

Şi iată că în al 5-lea an al războiului mondial, numai pe frontul oriental din Europa, sovietele au pierdut într'o lună (Octombrie a. c.) 1500 de aparate, — cifră ce corespunde cu totalitatea avioanelor de care a dispus Marea Britanie, sau Franţa, în vara anului 1939. Pierderile grele ce le-a suferit arma aeriană sovietică în cursul lunei Octombrie a. c.,



In aşteptarea misiunii.
(foto D. Stoian)



Bombe pentru dușmani. *(S.M.P.)*

au fost datorite în mare parte atacurilor aviatorilor germani și români în timpul bătăliilor din sectorul de sud al frontului ce s'au desfășurat în spațiul de pe dreapta cotului Niprului și în spațiul de pe stânga Niprului inferior, în stepa Nogai; ca și artileriei antiaeriene germane.

In luptele crâncene ce s'au dat în cele două spatii, între 15 Octombrie — Noembrie, aviația de luptă și de bombardament germană și română a distrus numeroase vârfuri de atac și tancuri inamice, contribuind la succesele defensive ale trupelor de uscat germane. Pe acelaș front, între 22—25 Octombrie, au fost doborîte în lupte aeriene în cursul atacurilor aerodromurilor din spatele frontului inàmic, sau de către artileria antiaeriană germană, 188 de aparate sovietice.

Pierderile aviației sovietice în raport cu cele ale aviației germane și române sunt mult mai mari; acest lucru dovedește calitatea aparatelor și în deosebi a echipagiilor germane și române. In 1939 mareșalul Voroșilov a crezut dimpotrivă că aviația sovietică este superioară, atât cantitativ și calitativ, cât și din punctul de vedere al forței distructive, tuturor celorlalte aviații străine. El a spus atunci în aceeaș expunere ce a făcut-o în calitate de comisar al războiului, în fața Congresului partidului comunist; „Paralel cu creșterea sa numerică, flota aeriană s'a modificat și din punctul de vedere al calității. Iată câteva date sumare în sprijinul celor ce am spus:

Categoriile de avioane	Sporirea (în %)		
	Viteză	Plafon	Rază de acțiune
1. Avioane de vânătoare	56,5	21,5	—
2. Avioane de bombardament (acțiune apropiată)	88	83	50
3. Avioane de bombardament (acțiune îndepărtată)	70	77	61
4. Avioane de recunoaștere și de asalt	67	23	45

„Ceea ce importă, este că în cursul acestei perioade, proporția s'a modificat de asemenea între diversele categorii de avioane ale flotei aeriene militare.

Aviația de bombardament grea a trecut de la 10,6% la 20,6%.

Aviația de bombardament ușoară, de asalt și de recunoaștere a trecut dela 50, 2% la 26%.

Aviația de vânătoare a trecut dela 12, 3%, la 30%, — adică o sporire de 2,5 ori.

Astfel, proporția între diverse categorii de avioane, modificată în favoarea bombardierilor și a avioanelor de vânătoare, e mai mult decât dublă.

In concluzie, în general, aviația noastră a devenit mai puternică și deci forța sa de luptă a crescut.

Cu alte cuvinte: descărcarea bombelor s'a triplat. Această masă de metal distrugător, capabilă să fie transportată de la distanțe considerabile, va putea fi o bună cămașă de forță sovietică pentru agresorii în prada delirului..."

Războiul aerian din Răsărit a dat însă prilej mareșalului Voroșilov, comandantului aviației și celorlalți conducători de armate sovietice, să stabilească pricinile pierderilor mari ale aviației armatei roșii în campaniile din 1941—1942. In ce privește declarația d-lui Roosevelt privitoare la cele 20.000 de avioane puse la dispoziția flotei de război a Statelor Unite, ea merită să fie subliniată, căci dovedește rolul covârșitor al aviației în războiul modern maritim, care are caracterul aero-naval,—vasul de suprafață trebuind să fie protejat și ajutat de avionul de bombardament și de vânătoare, în toate acțiunile sale ofensive și defensive.

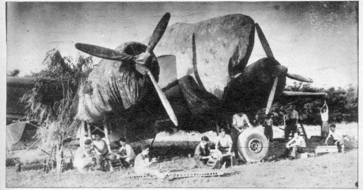
In ultimele două săptămâni aviația de bombardament anglo-americană a atacat Hanovra (18 Oct.), Cassel (22 Oct.) și alte orașe din Germania de vest și localități din Bulgaria de sud, Albania, Dalmația și Croația (19 Oct.); iar cea germană a atacat în cursul nopții dela 21—22 Oct. Londra și portul Hull din Anglia.

In ziua de 15 Octombrie a fost o luptă aeriană grea deasupra regiunei Buna din insula Noua Guinee din Pacific, între o formațiune americană compusă din peste 100 de avioane și o formațiune mai mică aeriană japoneză, în cursul căreia au fost doborîte 14 aparate americane.

Un atac aerian japonez a fost dat între 15—16 Octombrie împotriva obiectivelor militare din insula Santo Espirito din arhipelagul Noile Hebride, situat la sud de arhipelagul Solomon.

In aceste lupte aeriene mai mulți aviatori japonezi s'au sacrificat aruncându-se cu aparatele lor în cele inamice.

Repaos. *(S. M. P.)*



DE TREI



In ziua decorării cu Crucea de Fier cl. I, cpt. rez. Mogâldea (x), în mijlocul altor camarazi decorați și ei de ofițerul german de legătură *(S. M. P.)*



Starterul semnalează avioanelor locul în formație *(S. M. P.)*

Dacă te vei găsi cândva, cițitorule, bătând cu pașii tăi de drumeție dobrogeană prin comuna Sarai din județul Constanța, și vei întreba pe copii, unde le este învățătorul Mogâldea, îți vor răspunde toți:

— La război, de doi ani și mai bine, este aviator!

Cu învățătorul Mogâldea m'am întâlnit prima oară, in 1939, la Pipera, unde făceam amândoi Școala de Observatori. Ne-am despărțit prieteni buni în preajma diversiunei noastre de hotare, eu ca să mă duc la o flotilă de bombardament, el ca să plece la flotila lui de observație și nu l-am mai văzut până după căderea Odesei, când ne-am întâlnit pe un aerodrom din țară, unde drumurile noastre aeriene se încrucișau pentru alimentare. L-am regăsit tot atât de sprinten cum îl știam din timpurile noastre de antrenament, tot atât de vesel și tot atât de bun camarad. Auzisem numai lucruri bune despre dânsul dela toți camarazii săi cu cari am vorbit între timp, fiindcă era un obiceiu foarte desvoltat printre sburători să ne interesăm unii de alții, după ce ne-am risipit, — cu privirile perpendiculare pe zările de sânge ale neamului.

„NEBUNUL"

Locotenentul — pe atunci — Mogâldea Ion era la a 54-a lui misiune de război și se întorcea cu o ocară de onoare: „nebunul".

— Hai, povestește-mi în două cuvinte, până nu ia calele dela avion, de unde ți se trage...

— Mă frate, n'a fost cine știe ce. Inviam din morți pentru prima oară în acest război. Făceam echipaj cu adj. Secleman și serg. Tolan, bunii mei camarazi, și ne-au atacat, la nord-est de Dalnik, nici mai mult nici mai puțin decât 15 Rata. Cinsprezece că le-am numărat cu voce tare, ca să fiu sigur de ele! Din întâlnirea aceasta, ne-am ales cu elicea amuțită, încât a trebuit să plutim fără elice vreo 10 km. până am aterizat între linii. In după amiază aceia am plecat într'o nouă misiune de recunoaștere și atunci mi s'a dat „Coroana României"...; tot de atunci mi-au ieșit și vorbele...

Ne-am despărțit iarăș pentru a ne întâlni după doi ani, în care timp, căpitanul rez. Mogâldea Ion, învățătorul din Sarai, n'a stat degeaba pe aerodroamele Rusiei, a primit o avansare, a totalizat cele mai multe misiuni pe căpitănie (120), și-a acoperit pieptul cu cele mai mari distincțiuni de război, Virtutea Aeronautică cl. Cavaler și Crucea de Fer cl. I-a, și „nebunul" a mai înviat de câteva ori în ciuda tuturor pronosticurilor care-l incineraseră de viu.

O INTAMPLARE DE POMINA

După ce executase 84 de misiuni de recunoaștere, în loc să se întoarcă acasă la el la Sarai, unde-l aștepta o soție suferindă de ani de zile și copilașii lui și ai satului, a cerut să fie trecut pe noile avioane de bombardament cu care fusese dotată aviația noastră. L-a atras silueta aceia delicată ca de creion koh-i-noor, a 88-urilor, cu sborul lor de săgeată care-i aducea aminte de rândunelele sprintene din streașina casii... Poate că voluptatea aceia particulară pe care i-o dau Ju-urile, l-a salvat și la 21 Iulie și la 2 August, anul acesta, când a luat foc, pe cerul Miusului.

Prima dată a fost atacat de 7 avioane de vânătoare sovietice de tipul britanic „Air Cobra", periculoase prin puterea lor de foc, când se afla deasupra lui Djacovo, dincolo de râul Mius. Fără să-l impresioneze prea mult atacul, curiozitatea fiindu-i atrasă și concentrată să identifice tipul avioanelor inamice și dacă ar fi putut să prindă unul pe pelicula aparatului de fotografiat, nu și-a dat seama de primejdie decât când a simțit aripa morții cum săruta poalele aparatului. Motorul stâng era în flăcări, iar trenul avionului se sdrobise ca o cutie de chibrite. Curgeau bucățile de tablă de sub burta avionului cum sar și rămân în urmă, cartoanele și ghemotoacele de jurnale svârlite pe fereastra vagonului.

Pilotul adj. Rădulescu nu și-a pierdut calmul și a manevrat utilizând toată știința lui defensivă, feintând cu avionul în flăcări, ieșind din traectoria vânătorilor sovietici, cu măestria cu care un spadasin de rassă evită, numai prin mlădieri de trup, fulgerul rece al adversarului. In chipul acesta, ocupând atenția atacatorilor fără însă a pierde din vedere o posibilitate imediată și fericită pentru salvarea aparatului și a echipajului, cometa cu coadă de flăcări a cpt. Mogâldea a prilejuit vânătorilor noștri din sector să-și surprindă adversarul și să-i ciupească repede trei victime: cpt. Agarici, adj. Chirvăsuță și serg. Ivanov și-au împărțit onoarea de a fi înscris cele trei victorii, în timp ce — mușcați de limbile de foc care pătrunseseră până în cabină, după ce topiseră tot bordul de atac al planului stâng — cei patru eroi candidați la incinerare așteptau contactul cu un lan de porumb, spre care adj. Rădulescu și-a îndreptat avionul rănit de moarte, la ordinul căpitanului Mogâldea.

De sus, de pe cerul cu camarazii atenți la drama echipajului Mogâldea, avionul acestuia se vedea ca o vâlvătaie de foc, trăgând după ea o dâră îndoliată. Apoi camarazii de pe cer au văzut, când pata aceia de foc și fum a atins pământul, cum s'a sfărmat: planul și motorul stâng au sărit ca din praștie, și avionul amputat s'a rostogolit, descriind cu coada și planul drept cele mai ciudate acrobații. Pe urmă, obosit de atâta efort și descleiat pe la încheieturi, cutia aceia lungă ca un sarcofag s'a turtit; câte o pălălae de foc ici și colo marcau poate tot atâtea candele pentru cei socotiți pierduți...

In aer, cine știe, vreun camarad își ștergea cu mâneca dela combinezonul de sbor, o lacrimă, fără să știe că, după ce avionul și-a dat duhul, au ieșit, unul câte unul, de sub dărâmături, toți patru, cu mici arsuri, cu nasul, barba și obrajii jupuiți, dar teferi. Nici de data aceasta nu-l trădase pe cp. Mogâldea, încrederea aproape hipnotică în Ju-ul său! Atât de teferi au țâșnit de sub greutatea avionului, că grenadierii germani din prima

URI, … nviat din morți

de ION BĂLEANU

linie, unde se prăbușiseră, i-au socotit ruși și i-au cucerit... cu asalt. După ce s'au dumirit, i-au felicitat, i-au urcat într'o mașină și i-au trimis la Kuteinikowo unde li s'a servit și un divertisment aerian: din 12 avioane sovietice de asalt, care au încercat să atace terenul, nu s'au mai întors de unde au venit decât... două, fiindcă nenorocirea lor a fost că au dat, tocmai în preajma aerodromului, peste 3, numai trei Me-uri germane care le-au primit cum se cuvenia...

„AM EU SISTEMUL MEU"

A doua zi, cu bandaje aplicate pe obraji, patru sburători români se întorceau la terenul lor unde li se strângeau boccelele, nimeni ne mai așteptând să se întoarcă printre cei vii. Temperament agitat, învățătorul acesta cu caracter de bronz și cu sufletul de heruvim, și-a purtat bandajul ca pe cel mai scump trofeu, în șase misiuni, de a doua zi după ce a fost trecut iarăș în listele celor în viață. Nu făcuse la fel și „nebunul" din prima campanie, la 31 August când, abia scos din limbile focului și din mâinile inamicului, s'a urcat pe alt aparat și a pornit într'o nouă recunoaștere? Și pe urmă, învățătorul dela Sarai este un temperament de cursă lungă, e un sburător de fond mare; n'a sburat el 100 km., singur în spatele frontului la numai 10 metri deasupra mușuroaielor de zăpadă, în ceața vicleană a Donului? Așa că era foarte firesc să nu-și fi scos încă bandajul de pe arsurile obrazului în ziua în care, căzând iarăș peste un roi de 9 avioane rusești de vânătoare, acelaș motor stâng i-a fost incendiat.

Fără să fie superstițios, totuș cpt. Mogâldea a avut presentimentul salvării chiar din această situație mai critică decât data trecută; se afla în formație și nu aruncase încă bombele care aveau contactul pus la focoase. O simplă schijă sau o lamă de foc svârlită de incendiu, până acolo, și echipajul se ridica la ceruri fără să fi avut măcar timpul necesar pentru a-și face o cruce.

Ordinul cpt-lui Mogâldea a fost prompt executat de slt-ul Bangal N. pe care învățătorul l-a calificat precis, vorbindu-mi despre el ca despre *„o inimă de ostaș și nervi de oțel"*, au rupt formația și, în viraj, au aruncat bombele. Apoi, printr'o serie continuă de picaje combinate cu virajii și glisade strânse, pentru a deruta vânătorii dușmani atrași de trena aceia lungă de 80 metri pe care o făcea flacăra isbucnită în motorul avionului, au încercat să repete figura aterizării pe burtă. *„Nimeni nu se aruncă cu parașuta! Vom ateriza pe burtă dacă nu putem ajunge la timp pe aerodromul german dela Kuteinikowo"*. Ordinul a liniștit echipajul în ciuda voalului de sânge care fugea înapoi, în urma avionului. Au reușit astfel să treacă liniile cu un singur motor, pilotul tăiase contactul la benzină și a stins focul, dar au pierdut repede din înălțime așa că au ales un teren de aterizare forțată. Focul isbucnise din nou și avionul a întâlnit pământul sub un unghiu prea deschis. In clipa aceia, echipajul Mogâldea a pus în aplicare „sistemul" comandantului său: și-au înfipt fiecare, bine, picioarele în pereții carlingei și...

Isbitura a fost puternică, ca o răbufnitură de obuz. Motoarele au sărit la 200 metri, proectându-se în aer ca două ghiulele. Și trunchiul avionului a lunecat ca o sanie până s'a turtit ca o armonică, la prima rezistență de care s'a isbit. Dar oamenii dela bord au scăpat ca prin minune, cu lovituri dureroase, dar fără nicio urmă de rană, grație „sistemului" căpitanului Mogâldea. Plutiseră în aer, arzând, aproape 30 de km.! Iar camarazii germani care i-au identificat, așa cum erau numai în cămașe și costum de baie, de parcă ieșiau din baie și nu din flăcări, s'au minunat și ei de atâta noroc. A încercat Mogâldea să le explice „sistemul" lui, dar a fost primit cu zâmbete binevoitoare...

INVAȚATORUL—SBURATOR

De data aceasta echipajul Mogâldea era dat sigur pierdut și cpt. Mogâldea cu cei trei coechipieri ai săi cobora vesel, de parcă ar fi venit dela nuntă, dintr'o mașină germană, în bucuria camarazilor săi cari-l ascultau cum și-a pus a doua oară în aplicare „sistemul" său cu proptitul picioarelor în tabloul de bord, pentru amortizare? șocului...



Obiectivul . . . (S. M. I

L-am întâlnit pe prietenul meu, învățătorul Mogâldea, în concediu la București, la un restaurant unde venise să-l asculte pe Stoenescu, nu pentrucă avea astfel o predilecție ci pentru stilul vocal al acestuia.

— Mă frate, eu nu cunosc pe nimeni în București decât statuia lui Mihai Viteazul, statuia Brătianu, portarul dela ministerul de care depind în cariera mea de învățător și pe Stoenescu pe care l-am cunoscut pe front, unde mi-a cântat el mie ce-mi doria inima...

Când a intrat în restaurant, s'a așezat la o masă mai izolată și nu se dumiria de ce s'o fi înghesuit atâta lume la mesele acelea lungi cât lărgimea localului și de ce o fi petrecând așa poporul ăsta. Până la urmă, l-a lămurit un comesean care a venit și l-a poftit la nuntă. Și cum sta astfel, stingher în veselia aceia colectivă, nu pentru că nu se simția în largul lui aci, dar pentru simplul motiv că era trist, o domnișoară a încercat să-i spulbere nourii de pe frunte, cu un omagiu pentru uniforma pe care o poartă. Atunci învățătorul Mogâldea i-a sărutat mâna și i-a spus:

— Mai întâi, să știi domnișoară, că am o fată ca d-ta de mare și de care nu mi-a fost atâta dor acolo pe front, ca acum când mă întorc după ce am văzut-o.

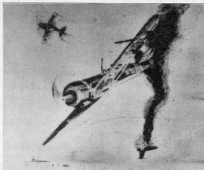
In seara aceia, ne-am adus aminte de lunile noastre dela Pipera, de copiii lui și de ai satului unde dăscălește atâția ani și pe care mi i-a evocat cu o emoție curată, dascălul din comuna Sarai, sub pieptarul unei sobre uniforme de azur, pe care Crucea de Fer cl. I sta prinsă ca un luceafăr de mărturisire.

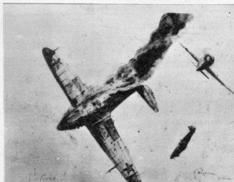
ION BĂLEANU

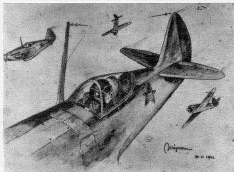


CĂRĂUȘU AERIA

Text și desene de adj. av. V. Scripcaru







— „Ești gata... Rusule" !

— „Gata domnule adjutant !"

— „Atunci să-i dăm drumul".

Avionul se strecoară printre avioanele de transport și de luptă ce împânzeau aerodromul, până ce ieși la capătul pistei, unde, ca o insectă uriașă își tremură aripile rulând cu o viteză din ce în ce mai mare, până ce se deslipi de pământ și dispăru in nori de praf.

Zi de zi, acest avion, și cu același echipaj făcea legătura între Crimeia și Comandamentul unei Mari Unități ce lupta dincolo de Istmul Kerci, la capul de pod Cuban.

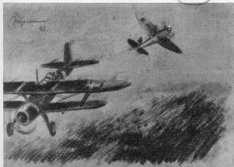
Făcea treabă de factor poștal, plecând încărcat cu pachete de ziare, scrisori, colete pentru ostași, materiale și câte altele cari produc atâta bucurie celor cari le primesc.

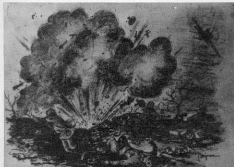
Este mai mult decât o misiune de legătură, pentru că avea de străbătut zone periculoase, unde adesea apărea vânătoarea sovietică. Deaceia „Factorul" pleca în misiune întotdeauna cu un mitralior încercat ce nu scapă nimic din vedere și care are experiența a doi ani de război. Vremea era frumoasă. Un soare de toamnă scălda atmosfera într'o lumină galbenă roșiatică.

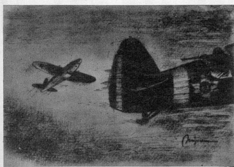
Pe șosele, mașinile umblau forfota încoace și încolo, făcând impresia unor furnici harnice.

Apropiindu-se de bălțile Peninsulei Taman, Adj. Stg. av. Teodorescu pică avionul la o înălțime mai mică pentru a fi ferit de vederea eventualilor vânători sovietici.

Până aproape de Starastaroscaja, drumul a fost liniștit, fără a se întâmpla nimic deosebit, dar nu tot așa le-a fost dat să continue până







la capăt, căci deodată mitraliorul întorcându-se în turelă, strigă către pilot, arătându-i două formaţii de avioane sovietice ce sburau în dreapta la circa 2000 m. înălţime.

Patru ochi cu privirile încordate urmăreau evoluţiile aviatorilor ruşi. Prima formaţie compusă din patru avioane dădea târcoale unui aerodrom german ce se afla prin apropiere, dar a fost luată în primire de Artileria antiaeriană de siguranţă şi împrăştiată.

A doua formaţie degajă tocmai spre avionul nostru ce-şi continua liniştit sborul.

Acesta se vede că n'a fost observat, deoarece bolşevicii au dispărut înspre largul Mării de Azov, unul însă, după un viraj scurt, se întoarse şi pică asupra avionului curier crezându-l victimă sigură.

Nu i-a reuşit însă intenţia şi a plătit scump curajul său.

Sergentul Rusu se chirci pe mitralieră luându-şi atent linia de ochire. Bolşevicul venea bolid micşorând distanţa între cele două avioane. Adjutantul Teodorescu pică şi mai mult avionul, săltând peste tufele de stuf şi papură ce umpleau bălţile acestei blestemate regiuni.

Momentul critic se apropia. Cine va trage întâi?

Cele şase guri de foc ale Spitfire-ului? Sau Rheinmetal-ul mânuit de sergentul mitralior Rusu?

Furios şi ştiindu-se în inferioritate de armament, serg. Rusu deschise foc în rafale lungi, împroşcându-l pe bolşevic cu trasoare şi perforante ce nu iartă atunci când lovesc.

Dela acesta, nici o ripostă. Se vede că a fost lovit bine, pentru că degajă în spre stânga într'un viraj larg ce nu se termină decât atunci când luă contact cu terenul plin de mlaştini.

Nu s'a produs nici o explozie.

Apa noroioasă sări în sus împroşcând până departe, după care o şuviţă de fum îşi tremură fiinţa câteva momente, marcând finalul unei lupte inegale, dar câştigată de cel ce a fost mai hotărît.

Adj. stg. av. rez. **SCRIPCARU V.**

Reporter de război S. M. P. pentru Aeronautică



Echi…
(S. …

ARIPI
ROMANEȘTI … LUPTA



…torul la post
(S. M. P.)



Ju. 88 românesc gata de misiune
(S. M. P.)

...dantul unui grup de bombar-
explică echipagiilor situația
misiunilor
(S. M. P.)



După misiune
(S. M. P.)



D. Ministru al Aerului, decorând pe comandantul unui grup de avioane Stukas românești
(S. M. P.)



Un bombardier a decolat...
(S. M. P.)



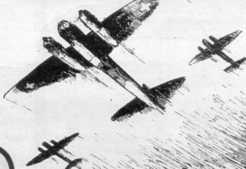
Discuție animată și... demonstrativă
(S. M. P.)



Mascota unei escadrile de asalt

Adj. stag. av. CORBU





Recunoaştere în

BĂTEA un vânt de nesuferit.

Sârmele de telegraf depe marginile stepei împânzeau orizontul ca o ceaţă.

Timpul era prost.

Inghesuiţi în maşină, băieţii glumeau, râdeau, menţinând buna dispoziţie atât de caracteristică a aviatorilor noştri.

Din când în când, un val mai puternic de vânt şi praf înneca orice discuţie din maşină, silindu-i pe toţi să-şi bage nasurile în gulerele combinezoanelor, după care începeau să scuipe de zor praful ce le scârţâia printre dinţi.

La aerodrom, personalul tehnic mişuna în toate părţile, cu toată ora matinală, pregătind avioanele pentru misiune. Cei sosiţi dela cantonament observatorii şi piloţii adunaţi în biroul Comandantului, în faţa unei hărţi privesc situaţia frontului în general, trasată cu o riglă de Comandant, după care iau notă de traectul misiunilor ce vor avea de executat.



Adj-şef av. SOCOLEANU

Se cere atenţie şi conştiinciozitate din partea tuturor. Prima misiune va pleca la 7 dim. şi va avea de parcurs un drum de 1.700 km.

Echipajul compus din Slt. av. Merlan Ştefan observ.. Adj. Stag. av. Corbu Ioan pilot, Serg. R.T.F.F. Botez St. şi Serg. mitr. Vinţan, se îndreaptă spre avionul ce le-a fost destinat misiunei de azi.



S-Lt. av. NEGOIŢA

Odată instalaţi fiecare la postul său, avionul se îndreaptă încet spre capătul pistei, decolând imediat.

Vântul continua să bată cu aceiaşi tărie.

Nori grei de toamnă spânzurau deasupra aerodromului, în zona de cercetare însă buletinul meteorologic semnala o stare relativ bună.

Un timp au sburat fără vizibilitate, sprijinindu-se numai pe aparatele speciale ale acestui fel de sbor. Dela 2.000 m., atmosfera începuse a deveni mai clară. Pluteau deasupra norilor ce-şi înălţau crestele albe neasemuit de frumoase ca într'o carte cu poveşti.

S-Lt. av. r. BRATIANU

Nimeni însă din avion n'avea ochi să admire aceste peisagii pe lângă care treceau aproape zilnic; privirile lor erau concentrate asupra pământului ce se zărea prin spărturile de nori.

Un alt strat îi făcu să mai ia vre-o 3.000 m. înălţime, timp în care au parcurs Marea de Azov, iar acum se apropiau de coasta caucaziană.

Atenţia era dublată; se putea ca din moment în moment să se ivească vre-un avion bolşevic de vânătoare.

Ajunşi deasupra unui port în care se observa mişcare de vase, observatorul declanşă aparatul foto care începu să ruleze într'un bâzâit surd. Intreaga zonă a fost fotografiată.

Tot atunci începu şi artileria antiaeriană să tragă. Proectilele se spărgeau mult prea jos, dar apoi tirul începu să fie din ce în ce mai precis, exploziile încadrând avionul la aceiaşi înălţime.



Adj. stag. av. HUSARU A.

Pentru a deruta, pilotul manevră avionul în picaj, ieşind din cercul de foc. Continuau să sboare pe coastă ţinându-se de o reţea de şosele şi căi ferate, fotografiind ceiace părea mai important.

Incepură să se plictisească, dar ochii erau mereu deschişi şi atenţia trează.

Aproape de Rostow, 4 vânători sburau la înălţime mai mare. A fost un moment de înfrigurare! Toată lumea a trecut la mitraliere, urmărind evoluţia bolşevicilor. Acestia

se vede că n'aveau chef de luptă şi s'au mulţumit să admire dela distanţă sborul avionului nostru sau probabil aşteptau să înceapă antiaeriana.

Şi aici aparatul foto a luat o serie de „vederi"...

Din când în când, pilotul asculta cântarea motoarelor care se îngânau în zumzet metalic. Avea de ce fi mulţumit!

La înălţimea la care sburau, domnea un frig teribil, pe care sburătorii noştri au început să-l simtă. Cu plăcere fiecare ar fi tras un pui de „bătută", dar unde dracu, că nu era loc! Se mulţumeau să se bată cu

traliorul urmărea aparatele bolşevice manevrând mitraliera dela unul la altul, gata să-l pocnească pe cel ce s'ar fi apropiat mai mult. Dela un timp, avioanele ruşilor deveniră din ce în ce mai mici, până ce în cele din urmă s'au lăsat păgubaşe şi pe noi în pace...

Dar hora nu se terminase! De pe ridicăturile ce străjuiau un port începu o tragere de antiaeriană teribilă, ce umplu cerul cu o pânză de gogoloaşe albe şi negre foarte periculoase la „atingere" (expresia este a pilotului).

Altă serie de evoluţii şi schimbări



Serg. mitr. VINŢAN I.

epărtată

palmele pe genunchi, ca apoi să stea iar nemişcaţi.

— „Altă dată vom lua soba aia mare cu noi şi vom face câte o cafea fierbinte", glumi Adj. Stg. Corbu, svârlind vorbele peste umăr celorlalţi. In timpul acesta o regiune industrială a început să se desfăşoare prin păinjenişul de căi ferate. Interesa numai circulaţia pe aceste linii, pentrucă regiunea nu mai era industrială decât cu numele, toate fabricile fiind distruse în retragere. Pe aerodromurile din acest sector, nu se observa nici o mişcare.

Satisfăcut de „vederile" luate, observatorul ordonă schimbarea capului de compas.

Măsura a fost luată la timp, pentru că din direcţia în care trebuiau să-şi continuie drumul, 6 vânători bolşevici veneau mâncând „pământul".

Au fost zăriţi şi acum urma să suporte o luptă cu totul inegală.

Incepu o cursă nebună. Avionul a fost supus încă odată unei probe de viteză. Picat puţin şi cu motoarele în plin, tresări un moment, după care făcu impresia că s'a întins ca un cal de cursă la start. Apoi vitezometrul creştea văzând cu ochii, odată cu mulţumirea celui ce-l privea. Planurile vâjâiau tăind aerul îngheţat în spaţii mari neînchipuit de repede. Mi-

de înălţime, după care observatorul ordonă schimbarea capului de compas cu direcţia terenul de bază.

Erau în drum spre casă, dar până la linia frontului mai aveau câteva sute de kilometri. Au picat din înălţime pentru a putea observa mai bine activitatea de pe şosele şi linii ferate. Observatorul lua atent note, aruncând din când în când ochii în lături şi în sus.



Cpt. av. BOTEZ

Sburau de patru ore, iar puterile scădeau pe nesimţite; după atâta încordare, oboseala începu să pună stăpânire pe ei. Câte un căscat pe furiş era ascuns în mâneca combinezonului; clipeau de câteva ori din ochi, apoi iar rămâneau cu ei deschişi, atenţi la toate mişcările din împrejur. Aproape de liniile de luptă o antiaeriană uşoară se necăjea să-şi strice muniţia cu o tragere împrăştiată şi scurtă. Aceştia barem nici nu au meritat o atenţie specială...

Jos era un iad.

Exploziiie răscoleau pământul umplându-l de foc şi fum. Vântul desăvârşea tabloul, ridicând în valuri imense praful stârnit de jos. Un sat ardea ca o vatră uriaşă, svârlind

scântei purtate de vânt până departe. In stânga cu vreo 500 m. mai jos, 5 aparate bolşevice făceau siguranţa aeriană a zonei, dar se vede că nu erau aşa de preocupate de cele ce se petrec în jurul lor, căci n'au observat avionul nostru ce le-a trecut pe sub nas. După ce au făcut şi acest ultim salt peste linia frontului, sborul a continuat la firul ierbii până la aerodrom, unde erau aşteptaţi de mult.

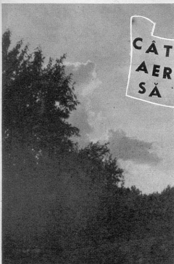
Cpt. av. CIUREANU S.



O motocicletă porni cu informaţiunile culese pe pelicula filmului şi blok-notesul observatorului, spre Comandament, unde laboratoarele foto şi apoi birourile de operaţii aveau să le folosească la uşurarea luptei în sector.

Adj. stg. av. rez.
SCRIPCARU VASILE
Reporter S.M.P.





CÂT COSTĂ UN ATAC AERIAN ŞI CÂT POATE SĂ FIE EL DE EFICACE

TACURILE aeriene anglo-americane executate în masse de câte 400 şi 500 avioane, suportă în majoritatea cazurilor pierderi de cel puţin 10%, luând în considerare şi faptul că, în mare parte, este vorba de aparate quadrimotoare. De obiceiu, cu ocazia unui astfel de atac masiv, nu se vorbeşte decât de stricăciunile cauzate obiectivelor atacate.

Ar fi interesant să se studieze cât costă pe atacator, atât din punct de vedere financiar, cât şi din punct de vedere material, o astfel de operaţie.

După datele americane bilanţul financiar, în urma unui atac de 600 bombardiere, din care 55 au fost distruse, se stabileşte astfel:

— Valoarea a 55 bombardiere pierdute (fiecare costând 600 dolari) .	33.000.000
— Valoarea bombelor lansate dolari	7.200.000
— Valoarea carburantului întrebuinţat dolari .	6.600.000
Total dolari . .	46.800.000

Mai trebue adăogate şi alte cheltueli, cari nu contează printre cele mai mici: costul reparaţiei aparatelor avariate, lucrările preparatorii ale raidului şi, *în special, ceea ce a costat formarea echipajelor pierdute.* Aceste din urmă cheltueli sunt extrem de ridicate, deoarece pentru 55 bombardiere trebue socotit aproape 400 oameni ca echipaj, care în tot timpul cât au fost formaţi au uzat aparate şi carburanţi.

Se poate obiecta că în timp de răsboiu, costul unei operaţiuni militare nu joacă nici un rol, dacă atacul a reuşit. Dar să vedem care e rezultatul unui atac aerian de noapte? Este un fapt necontestat că stricăciunile produse de bombardamentele britanice, în majoritatea cazurilor, au fost exagerate, în ceea ce priveşte adevărata repercusiune asupra potenţialului de răsboiu.

In urma nouei tactici adoptate, bombardamentul pe sectoare cauzează evident distrugeri importante, însă mult mai grave pentru instalaţiunile civile decât pentru stabilimentele militare. — De fapt, acestea din urmă nu ocupă în general decât o mică parte din suprafaţa bombardată.

Pagubele suferite de instituţiile civile, oricât de penibile ar fi, nu au decât o importanţă relativă şi nu influenţează decât prea puţin asupra mersului răsboiului.

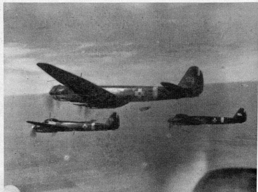
Ceea ce trebue luat intr'adevăr în consideraţie sunt distrugerile la instalaţiunile militare sau de armament importante şi a centrelor de producţiune.

Pentru ca un atac aerian să fie încununat de succes, trebue ca pagubele produse prin anihilarea mijloacelor de producţie să fie cu mult superioare pierderilor suferite de avioanele atacatoare în timpul execuţiei raidului.

Cum se prezintă, din acest punct de vedere, bilanţul unui mare atac aerian cu 600 bombardiere quadrimotoare? Cele 55 aparate pierdute au costat, la un loc, circa 16 milioane ore de lucru. Adică 10.000 lucrători au trebuit să lucreze 10 ore pe zi, timp de 160 zile, pentru construcţia acestor avioane, inclusiv motoarele şi toate accesoriile.

Pentru ca atacul să acopere cheltuelile, el ar trebui să distrugă o uzină în care lucrează 10.000 lucrători, sau 5 uzini, în care lucrează câte 2.000 lucrători, astfel ca producţia să fie oprită complet timp de 6 luni.

Toţi cei cari vor avea ocazia să studieze mai deaproape rezultatele bombardamentelor anglo-americane „pe sectoare" îşi vor da seama că un astfel de rezultat nu va putea fi atins şi ceva mai mult, că prin această metodă nu va reuşi să paralizeze posibilităţile de producţie.



* Articol apărut în „La Croix de Paris.



ÎNTRE lunile August şi Octombrie 1913 — deci, acum 30 de ani — aviaţia mondială, deabia născândă, a înregistrat 3 evenimente şi anume: Adolf Pegoud creind acrobaţia aeriană, Roland Garros, realizând traversarea Mediteranei şi Maurice Prévost depăşirea vitezei medii de 200 km. pe oră.

Pegoud, omul looping-ului

La 19 August 1913, Pegoud — efectuând prima scoborîre cu paraşuta dintr'un avion pe care-l pilota singur — a observat evoluţiunile paradoxale ale avionului părăsit. El s'a hotărît să imite aceste mişcări acţionând el însuşi asupra comenzilor. Şi astfel în ziua de 1 şi 2 Septembrie 1913 el a realizat vria, tonoul şi sborul pe spate, descriind — pentru a ajunge şi a eşi din el — „S"-ul vertical, înainte manevră atât de îndrăzneaţă şi delicată şi pe care 15—20 de ani mai târziu câţiva piloţi s'au făcut ridicoli pretinzând că este descoperirea lor...

La 21 Septembrie — încoronare supremă — Pegoud „închise bucla completă", figură eminamente franceză, dar pe care snobismul o botează cu anglicismul „looping the loop"!

In timpul primului războI mondial, Pegoud devine în scurt timp un „as" în aviaţia de vânătoare, dar este doborît într'o luptă aeriană la 29 August 1915.

Prévost, cu 200 km. pe oră

La 29 Sept. 1913, la Reims, Prévost parcurge un circuit de 200 km. în 59' 45" şi 1/5. Azi când avem viteze de ordinul 700 km./oră, această medie orară de 200 km. 500 ni se pare desigur un fapt de nimic. Şi cu toate acestea a fost — în acel timp — o performanţă ne mai pomenită. De altfel abia în 1920 s'a ajuns la viteze de ordinul 300 km./oră şi în 1924 la 448 km./oră. De atunci până în 1939 viteza majorităţii avioanelor a rămas în jurul a 200 km./oră, iar la declararea actualului războI au fost ţări — printre care în primul rând Franţa — cari au trimis pe front Potezuri 25 sburând cu 165 km. pe oră!

Toate aceste date dovedesc geniul lui Bechereau — creatorul celulei acelui avion Deperdussin — pe care a sburat în 1913 Maurice Prévost.

Traversarea Mediteranei

La 23 Sept. 1913, Roland Garros decolează dela Saint-Raphaël la 5 ore şi 47' la bordul avionului sau Morane, îndreptându-se spre cerul nestrăbătut încă de vre-o maşină aeriană al Mediteranei.

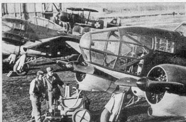
El trece mult departe de Corsica, evitând ospitalitatea Sardiniei, cu toate că riscurile cresc pe măsura scurgerii timpului: este foarte în întârziere faţă de orariul propus? Ce importă! Garros îşi continuă sborul cu toate „rateurile" motorului — semnal al unei pane seci — şi reuşeşte, după un parcurs de 7 ore şi 53' să atingă — în limită de benzină — Bizerta, unde aterisează victorios.

Ca şi Pegoud, Garros a fost în războiul trecut un „as". In iarna 1914-915 a inventat şi pus la punct tirul pe deasupra elicei, invenţie care a revoluţionat războiul aerian şi care a condiţionat naşterea aviaţiei de vânătoare.

Prizonier la inamic, după 3 ani de captivitate evadează, reintră pe front, dar este doborît într'o luptă aeriană la 5 Oct. 1918.








D. Ministru G-ral Jienescu, de vorbă cu concurenţii. Aeromodelistul Oprea Petre răspunde la întrebările D-lui Ministru


Aeromodelul este aproape gata


Ultimele „revizii" înainte de concurs

AEROMODELELE

TROFEE ALE TINEREŢII

Duminecă 24 Octombrie a fost deschis pe aerodromul Giuleşti, concursul de aeromodele. Rând pe rând escadrilele cercurilor de aeromodele cu aparate de toate categoriile, care mai de care mai diverse ca formă, mai iste desăvârşite, s'au aliniat pe mesele aranjate în linie pe latura aeroportului Giuleşti. Era o adevărată simfonie de culori a aripilor uşoare şi svelte care dantelau câmpul umbrit în miezul acestei toamne blânde. O simfonie fantastă şi totuşi reală, strunită de bucuria sutelor de tineri, cari participau la acest eveniment. Ei nu sunt aci nici ca spectatori, nici ca elevi la un presupus examen ci ca adevăraţi stăpânitori ai unor secrete descoperite din care ei au isbândit minunatele construcţiuni ce decolează, sboară şi aterizează cu supleţea unui avion adevărat, condus de un pilot maestru. Sunt în număr înscris pe fişele de concurs 130 de tineri cu 220 de aeromodele. Este concursul naţional... Un eveniment aşteptat cu înfrigurare, o scadenţă cu făuriri de vise, fiecare întrezărindu-se purtând laurii victoriei şi ai admiraţiei... Au şi pentru ce, — fiindcă aproape 3000 de elevi ai şcolilor din Capitală au deschis cu mirare tot atâtea perechi de ochi care descopăr, pentru prima dată, această minunăţie realizată de colegii lor care ştiu că, în fond, aeromodelul este un model de avion construit din baghete uşoare, din hârtie cerată, cu clei şi aţă...

Aeromodelismul — şcoală nouă

Până când aeromodelul a fost adus la câmp pentru primele încercări de sbor, a fost nevoie de o muncă migăloasă, pe care tânărul constructor, preocupat de ideia lui ca un veritabil

inginer, a depus-o cu stăruință, cu grijă technică și mai ales cu meticuloasă meșterie. Din mâinile cari au învățat să folosească mașina de traforaj, minghineaua, rândeaua, pila și alte scule fine, mâinile care au dobândit o deosebită dexteritate în întinderea cu artă a învelișului de hârtie pe scheletul de bețișoare, din aceste mâini care, unele, deabia încep să capete forme adolescente, au ieșit aceste splendide modele.



concursul Aeroclubului Brașov

Dar executând lucrul său cu râvna iscată de pasiune, tânărul a mai învățat să aplice întocmai legile sborului planat sau mecanic. A întins și cercetat cu matură chibzuială planurile modelului; a învățat denumirea numeroaselor părți ale avionului și a aflat apoi, cu destulă trudă, principiile aerodinamice și legile care guvernează sborul, cu uimitoare aplicațiuni la aeromodelul său.

Intr'un cuvânt, construcția aeromodelului a format pe acești tineri într'o școală nouă, reală și plină de învățături; acestui fapt poate se datore așezarea lor liniștită, demnă și totuși candidă în felul cum așteaptă sosirea Domnului Ministru al Aerului și care-i deosebește complect de colegii ce asistă curioși...

Da, este o mare, o frumoasă școală aeromodelismul pentru tineret — tot așa precum aviația este, în primul rând, o școală a caracterului, a desprinderii de tine însuți. O dovedesc răspunsurile concurenților dela Giulești, date Domnului Ministru Subsecretar de Stat al Aerului, care, cu un admirabil spirit părintesc, a cercetat pe fiecare concurent în parte. Cinstirea ce li s'a făcut tinerilor aeromodeliști cu această venire în mijlocul lor, ei au răsplătit-o cu dovada muncii și răspunsuri inteligente cari certifică preocupări serioase.

Inșiruiți în fața aeromodelelor amenajate, pentru trecerea în revistă ca la o veritablă expoziție, dau raportul Domnului Ministru pe rând, reprezentanții cercurilor: C. F. R.-Arad, C. F. R.-Iași, Liceul Vasile Alecsandri Galați, C. F. R.-Timișoara, C.F.R. Tr. Severin, Aeroclubul Brașov, C. F. R.-Craiova, C. F. R. Constanța, C. F. R.-Pașcani, Liceul Cantemir, Liceul Sf. Sava București.

„Vreau să mă fac aviator"

Domnul General Jienescu urmat de conducătorii T. A. R. și de numeroși ofițeri superiori din aeronautică, se oprește la fiecare concurent în parte, care este cercetat, chestionat pentru

Viitorii sburători în front



In carlingă... (S.M.P. - P.K.-Stachelscheid)

AEROMODELELE-TROFEE ALE TINEREȚII

a i se afla starea familiei, nevoile personale, năzuințele actuale și de viitor.

— Să trăiți Domnule Ministru, sunt aeromodelistul Oprea I., din Cercul C. F. R.-Craiova.

Inainte de a răspunde, tânărul a luat drepți cu o scurtă mișcare energică, vocea lui copilăroasă e fermă, limpede.

— De unde ești Oprea?

— Din județul Caracal.

— Cât pământ au părinții tăi?

— 6 hectare.

— Cât grâu au făcut anul acesta?

— 20 de saci, fiindcă nu a fost tot pământul semănat numai cu grâu.

— Mai ai frați?

— Da, două surori și un frate.

— Ce lucrezi tu Oprea, la atelier?

— Lucrez la Electricitate, Domnu'e Ministru (tânărul este elev la Școala de Meserii C.F.R.)

— Și de ce lucrezi tu aeromodele?

— Imi plac Domnule Ministru... îmi place aviația.

— Când lucrezi tu aeromodele?

— In timpul liber...

— Ce fac ceilalți colegi care nu lucrează aeromodele în timpul liber?

— Serviciu în școală sau jocuri...

— Nu cumva ai venit la aeromodele ca să nu mai faci serviciu în internat?

— Nu, Domnule Ministru, vreau să mă fac aviator.

Șeful aripilor românești îl ascultă și se gândește un moment, apoi:

— Care este modelul construit de tine Oprea?

— Acesta, spune elevul în vârstă de 14 ani, după ce pune mâna pe un aparat construit cu multă finețe.

Domnul General Jienescu trece mai departe, dă exemplu uniforme'e curate ale aeromodeliștilor Aeroclubului Brașov; cercetează la fel pe fiecare ins în parte, sfătuește, îndeamnă și mai ales ia aminte; apoi, se oprește în fața unor tineri desvoltați și siguri de ei:

— Să trăiți Domnule Ministru, sunt elevul Bersano C. șeful echipei cercului de aeromodele dela liceul „V. Alecsandri" din Galați.

— Aveți un instructor oficial? cine vă conduce acest cerc?

— Nimeni, Domnule Ministru .. liceul însă ne pune la dispoziție sala și scule.

— In ce clasă ești d-ta?

— In clasa VIII-a B.

— Al câtelea ai promovat din clasa VII-a?

— Al zecelea.

— Foarte bine, și ce vrei d-ta să faci după terminarea liceului?

— Politechnica, Domnule Ministru.

Alt elev, al aceluiaș liceu mărturisește acelaș scop cu colegii săi.

— Ceilalți elevi ce fac în vreme ce voi vă ocupați timpul liber cu aeromodele?

— Se plimbă, se amuză, sau fac literatură.

— Foarte bine faceți voi... țara are nevoie de oameni care lucrează pe teren practic, azi mai mult ca oricând... Urmați așa băeți.

Domnul Ministru remarcă numărul mare de cercuri reprezentate la concurs ale școlilor profesionale C.F.R.

Elevul Duțu Ion dela atelierele C. F. R. Constanța, fiu al unui plugar din comuna Cosâmbești - Ialomița, afirmă un spirit deosebit de vioiu și spune răspicat dorința sa de a deveni un foarte bun profesionist montator la C. F. R.

— Aeromodelismul pentru ce-l faci Preda?

— Imi place foarte mult Domnule Ministru, eu ași vrea să mă fac aviator, dar nu se poate... mă fac montator, închee tânărul din satul Cosâmbești ca după o hotărîre definitivă...

Domnul Ministru al Aviației trage concluzii interesante din contactul cu tineretul aeromodelist venit la concurs. Din acestea își formulează dispozițiunile pe care le dă pe loc subliniind că se găsesc elemente excepționale care trebuesc îndrumate, ajutate...

Stoluri, stoluri de aeromodele

Când Domnul General Jienescu a terminat convorbirea cu ultimul aeromodelist și-s'a dat semnalul începerii lansărilor, o serie de sgomote repezi ca un păcănit de motoretă minoră plesnesc liniștea câmpului și apoi un motomodel se ridică în viraj ușor făcând cercuri. Sborul său e lin, perfect echilibrat și se duce în văzduh cu o siguranță guvernată de legi technice socotite și aplicate cu precizie. Aeromodelul purtat de motorașul său de 0,27 H. P. atrage privirea generală; miile de elevi ai școlilor din Capitală se minunează sgomotos; femei și bărbați în vârstă se extaziază și își sucesc capul după evoluțiile făcute la înălțime mare. Un stol de modele planoare se lansează cu sandow-ul; trei alte motomodele se ridică în chip îndrăzneț ca niște avioane adevărate conduse de sprinteni piloți...

Spațiul aerian al aerodromului este brăzdat în toate direcțiile iar mulțimea asistentă încearcă momente de emoție pură și se amuză cu deosebire pe seama diferitelor evoluțiuni neprevăzute ale aeromodelelor. Primul motomodel s'a pierdut în nouri, iar al-


Ore de sport (S.M.P. — P.K.-Stachelscheid)

tul il urmează în viraje de o sobrietate excepţională.

Cine ar fi bănuit atâta supleţe, atâta putere de mişcare în modelele de avion, care păreau adineaori mai curând destinate pentru vitrina de expoziţie?

Aceasta este partea spectaculoasă a aeromodelismului. Concurenţii cari au muncit cu sârg până le-au realizat, gustă din plin acum satisfacţia, bucurând şi pe alţii... Sunt adevăraţii biruitori şi ei îşi pun în gând realizări noui.

Conducătorii aviaţiei, în frunte cu Domnul Ministru al Aerului, urmăresc cu atenţie întrecerile, cercetează diferitele construcţiuni şi modul cum tinerii îşi repară pe loc micile stricăciuni.

O atmosferă de nebănuită frumuseţe învăluie întreaga adunare de pe aerodrom... Concursurile naţionale confirmă interesul tot mai sporit al tinerilor.

Recorduri şi premii

Marile întreceri s'au încheiat Marţi după amiază cu festivitatea distribuirii numeroaselor premii.

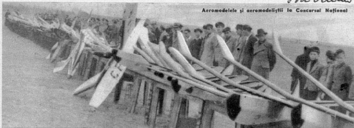
Rezultatele sunt din cele mai bune căci în cele cinci zile cât au durat lansările s'au înregistrat performanţe cari depăşesc cu mult recordurile internaţionale.

Astfel, un planor lansat Sâmbătă la ora 11 dimineaţa a stat în aer până la ora 17.5'. Modelul este o construcţie originală a instructorului aeromodelist Moldoveanu dela centrul Naţional. De asemenea un aeromodel cu motoraş de benzină, acţionând cu o zecime de cai putere, construcţiunca Cercului de Aeromodele al Aeroclubului Braşov, a aterizat la ferma Palatului Invalizilor dela Băneasa după 4 ore şi 5' de sbor. Numeroase alte aeromodele au stabilit, datorită studiului şi construcţiei, alese sboruri excepţionale între una şi două ore, precum şi înălţimi apreciabile atingând uneori câteva mii de metri.

Atât valoarea construcţiunilor, cât şi grija de studiu precis al planurilor technice cele mai adesea originale dovedesc încă odată rolul educativ, practic şi teoretic al mişcării aeromodeliste care tinde să fie organizată şi adoptată în mod general de tineretul nostru şi mai ales cel şcolar.

Intre numeroasele premii distribuite remarcăm cupa Subsecretariatului de Stat al Aerului pentru cea mai bună demonstraţie de aeromodele în sbor, care a fost câştigată de Aeroclubul Braşov cu 1905 puncte.

Ion Velicin


Aeromodelele şi aeromodeliştii la Concursul Naţional

Pentru tineret



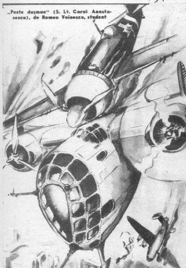

Iureș în dușmani, de Ivan Sabin, cl. VII-a A, lic. „Traian", T. Severin



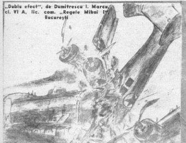
Luptă aeronavală, de Stoenescu Vladimir, student, Pitești

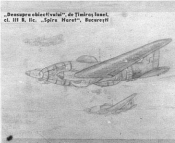


În patrulare, de Benedict Cristian, cl. II-a A, lic. „Cantemir", București


„Peste dușman" (S. Lt. Carol Anastasescu), de Romeo Voinescu, student


„Ploaie de bombe", de Moga C. Adrian, cl. V-a lic. piarist, Timișoara


„Dublu efect", de Dumitrescu I. Marcu, cl. VI A, lic. com. „Regele Mihai I", București


„Deasupra obiectivului", de Țimiraș Ionel, cl. III B, lic. „Spiru Haret", București

Sburători! Revista „Aripi Românești" este publicațiunea glorioaselor voastre fapte de arme. Cei de acasă — pentru liniștea cărora luptați — au dorința și datoria de a vă cunoaște și de a vă păstra în memoria, inima și gândul lor, iar voi obligațiunea de a vă învinge o modestie dăunătoare propagandei ce se face în țară și peste hotare, a contribuției românești în acest războiu sfânt.

Apelul nostru se îndreaptă către toți sburătorii care au avut cel puțin o misiune de războiu — o ieșire la inamic nu înseamnă un „fapt divers" — cu rugămintea de a ne trimite la redacție: fotografia, numărul misiunilor executate la inamic, faptele de arme mai importante și decorațiunile de războiu obținute.





Concursul naţional

Concursul naţional de Aeromodele din acest an s'a bucurat de o participare de foarte bună calitate, fapt care a determinat realizarea unor performanţe deosebit de importante.

Valoarea technică a construcţiilor a fost mult îmbunătăţită faţă de anul trecut în special la modele cu motor cu benzină.

Aeromodeliştii au dat astfel dovadă că motoarele pentru aeromodele şi aeromodelele construite pentru aceste motoare, nu mai prezintă pentru ei nici un secret. Modelele au fost în general foarte bine centrate iar motoarele bine puse la punct.

La acest concurs s'au prezentat 112 concurenţi cu 242 modele dintre care 185 modele planoare, 33 aeromodele propulsoare cu motor de cauciuc şi 24 motomodele (modele cu motor cu benzină).

Concursul a început în ziua de 22 Octombrie 1943 cu înscrierea şi verificarea modelelor, iar în ziua de 23 Octombrie au început primele probe pe terenul aeroportului Giuleşti.

O inovaţie pentru acest concurs a fost demonstraţia de aeromodele organizată special pentru elevii şcoalelor secundare şi publicul spectator. Condiţiunile foarte grele impuse cercurilor de aeromodele participante au selecţionat şi verificat în acelaş timp atât valoarea technică a construcţiilor cât şi perfecta disciplină şi spiritul de echipă a aeromodeliştilor unui cerc. Astfel, cercurile de aeromodele au fost chemate să prezinte numai modele bine selecţionate, deoarece punctajul s'a făcut atât în funcţie de numărul modelelor cari au sburat cât şi de timpul realizat de fiecare model în parte. In afară de aceasta toate modelele prezentate trebuiau lansate în timpul cel mai scurt, fapt care cerea o perfectă organizare şi o desăvârşită disciplină. Punctajul pentru această demonstraţie a fost calculat după următoarea formulă:

$$N = \frac{M}{T}\left(\frac{n + n_2 \dots + n_5}{a} + \frac{n_1 + n_2 \dots + n_8}{b} + \frac{n_1 + n_2 \dots + n_8}{c}\right)$$

în care N = numărul de puncte realizat, M = numărul modelelor înscrise pentru demonstraţie, T = timpul cuprins între prima şi ultima lansare, n, n2 ... nn = timpul realizat în sbor de fiecare model în parte, a = numărul aeromodelelor planoare înscrise, b = numărul aeromodelelor propulsoare înscrise şi c = numărul motomodelelor înscrise.

Primul clasat la această demonstraţie a fost cercul de aeromodele al Aero-Clubului Braşov cu 1905 puncte lăsând mult în urmă celelalte cercuri cari nu au putut realiza decât: 693 puncte centrul de Aeromodele Bucureşti şi 120 puncte Cercul de aeromodele C. F. R. Turnul Severin.

Concursul în acest an a constat numai din proba de durată.

S'a obţinut următorul clasament:

A) INCEPĂTORI.

a) *Planoare faza I-a*, concurenţi: 2 modele înscrise; 3, modele clasate la sbor: 2, Ratni Alexandru sc. primară Nr. 3. Bucureşti 19" (premiul I), Vâşcu Nicolae C.F.R. Galaţi, 7" (premiul II).

b) *Planoare faza II:* concurenţi: 10, modele înscrise: 12, modele clasate la sbor: 6. Savin Constantin C. F. R. Galaţi 43" (premiul I), Vâlcu Nicolae, C.F.R. Galaţi, 39" (premiul II), Chiculescu Dumitru Aero Clubul Braşov 37" (premiul III).

B) PERFECŢIONAŢI

a) *Planoare*. Concurenţi: 98, modele înscrise 172, modele clasate la sbor 121; Ionescu Vlad C.F.R. Iaşi 7'16" (premiul I), Budică Constantin C. F. R. Craiova 5'16" (premiul II), Săbău Ion Aero Clubul Braşov 5'03" (premiul III), Mândru Ovidiu Aero-Clubul Braşov 4'40", Ungureanu Laurenţiu Lic. Cantemir Bucureşti, 4'16".

b) *Propulsoare cu motor de cauciuc*. Concurenţi: 18, modele înscrise 22, modele clasate la sbor: 6; Iliescu Mircea Aero Clubul Braşov, 1'00" (premiul I), Lăzărescu Nicolae C. F. R. Galaţi 50" (premiul II), Săndulescu Eugen Lic. Cantemir Bucureşti 49".



Instructorul Bobocel „dă drumul" originalului său aparat







…E aeromodele

c) *Motomodele*. Concurenţi: 9, modele inscrise: 9, modele clasate la sbor: 7. Panaitescu Ion, Aero-Clubul Braşov 31'55" (premiul I), Ungureanu Laurenţiu Lic. Cantemir Bucureşti, 14'51" (premiul II), Săndulescu Eugen Lic. Cantemir Bucureşti 14'06", Oprea Petre C.F.R. Tr. Severin 8'15".

C) INSTRUCTORI

a) *Propulsoarele cu motor de cauciuc*. Concurenţi: 8, modele inscrise, 11, modele clasate la sbor: 9, Ştefan Ion C.N.A. Buc. 1'47" (premiul I), Bălănescu Victor C.N.A. Buc. 1'44" (premiul II), Ştefan Ion C.N.A. Buc. 1'42" Delinski Anatol Aero Clubul Braşov 1,17" (premiul II), Roseti Traian Aero Clubul Braşov 1'08".

Clasamentul pentru motomodele pentru categoria instructori nefiind încă complect omologat din cauza dispariţiei acestor aeromodele în timpul sborului, va fi indicat în numărul viitor.

Remarcăm însă performanţele frumoase realizate de aceste aerodomodele cu motor cu benzină. Aproape fiecare model decolat a trebuit să fie urmărit cu avionul şi cu toate acestea au dispărut din observaţie deoarece au reuşit să ia înălţimi de 1500—2000 m., pierzându-se in nori sau în zare. Menţionăm astfel aeromodelul construit de Roseti Traian dela Aero-Clubul Braşov care a dispărut în nori după 10'21" de sbor, aterizând apoi după patru ore de sbor la ferma invalizilor de războiu dela Mogoşoaia. Tot aşa aeromodelul original construit de instructorul Moldoveanu A. s'a pierdut după 55" şi a aterizat după o oră şi un sfert, pe şoseaua Colentina-Urziceni-Buzău la Km. 10,500. Un admirabil aeromodel original a fost prezentat de instructorul Bobocel Ion dela C.N.A. Buc. un minunat moto planor cu motor propulsor fixat în spatele aripei, model cu o perfectă stabilitate în timpul sborului. In timpul concursului s'a pierdut în zare după 34'20" la circa 1800 m. înălţime, a aterizat apoi pe aeroportul Băneasa la circa 7 Km. depărtare de locul decolării.

In cadrul acestui concurs s'a prezentat un interesant model de demonstraţie cu ajutorul căruia s'au făcut spectaculoase lansări cu paraşuta a unui pisoiu. Declanşarea paraşutei se realiza în mod automat după 2 minute de sbor, iar câteva secunde mai târziu se tăia şi contactul motorului, astfel încât modelul ateriza în cele mai bune condiţiuni, — după un admirabil sbor planat.

Cea mai bună performanţă realizată în cadrul acestui concurs a fost însă recordul stabilit de un aeromodel planor construit de instructorul Moldoveanu A. dela C. N. A. Modelul a fost lansat cu sandowul pentru încercare în ziua de 23 Oct. la ora 11. Declanşat la 15-20 m. înălţime a intrat intr'un curent ascendent favorabil, care se deplasa uşor spre sud-est. După scurt timp modelul a atins înălţimea de 800-1000 de metri pierzându-se în nori. A aterizat pe aeroportul Băneasa la ora 17,05, oră înregistrată pe aeroport de un ofiţer german. A realizat astfel frumoasa performanţă de 6 ore şi 5' minute de sbor, depăşind cu mult recordul internaţional pentru această categorie.

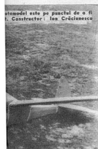
In afară de acest record se va putea probabil omologa şi recordul realizat de motomodelul Roseti dela Aero Clubul Braşov care a fost lansat la ora 11,40 şi a aterizat, lângă Mogoşoaia, la ora 16, după 4,15 ore de sbor.

Astfel concursul naţional de aeromodele pentru anul 1943 se soldează cu două frumoase recorduri cari fac cinste ţării noastre şi în special aeromodelismului românesc.

Nu putem încheia această dare de seamă fără să menţionăm rezultate frumoase obţinute de Oprea Petre dela C.F.R. Paşcani cu un motomodel cu motor inversat.

In concluzie, rezultatele concursului vorbesc îndeajuns de realizările din acest an mult superioare celor din anii trecuţi şi de perfecţionările interesante pe care aeromodelismul românesc le va realiza sigur pe viitor.

Prof. N. HANGEA


…otomodel este pe punctul de a fi …t. Constructor: Ion Crăciunescu

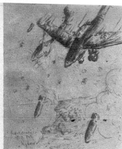

Ultima revizie a motorului, înainte de lansarea aeromodelului







SLT. ION GHEORGHE







ADJ STOIAN DUMITRU







ADJ GEORGESCU



ADJ DUMBRAVA VICTOR



Chipuri de Sburători

de RADOVICI



NICULESCU ANGHEL

ADJ PUCAS ST.



TUN ANTIAERIAN ROMÂN GATA DE ACȚIUNE
(S. M. P.)

Taxa poștală plătită în numerar confor
Nr. 235920/1943 a Direcției General